



Protokollauszug vom

08.03.2023

Departement Bau / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11327, Technikumstrasse, Meisen- bis Zeughausstrasse; Strassenbau: Genehmigung Projekt, Auftrag für öffentliche Planauflage gemäss § 16 Strassengesetz

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.80-3

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Strassenprojekt Technikumstrasse, Meisenstrasse bis Zeughausstrasse, Strassenbau, wird genehmigt.
2. Das akustische Projekt Technikumstrasse, Meisenstrasse bis Zeughausstrasse, Strassenbau, wird genehmigt.
3. Aufgrund des Sanierungsumfangs ist das Projekt als «wesentliche Änderung» der Strassenanlage nach Art. 8 Abs. 2 und 3 Lärmschutzverordnung (LSV) zu beurteilen.
4. Für die Technikumstrasse wird nebst der bereits verfügbaren Anordnung von Tempo 30 als Sanierungsmassnahme ein lärmarmer Strassenbelag definiert. Für verbleibende Immissionsgrenzwertüberschreitungen werden Erleichterungen nach Art. 14 LSV beantragt und für die Betroffenen Beiträge an Schallschutzfenster geleistet.
5. Das Departement Bau, Tiefbauamt, Abteilung Projekte, wird beauftragt, die Projekte gemäss Ziffern 1 und 2 gestützt auf § 16 Strassengesetz (StrG) während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.
6. Die Leitung des Departements Bau wird gestützt auf Art. 2 lit. a. der Zuständigkeitsordnung der Stadt Winterthur betreffend kantonale Signalisationsverordnung (KSigV) vom 21.11.2001 die mit dem Strassenprojekt zu koordinierende Verkehrsanordnung verfügen und gleichzeitig mit dem Strassenprojekt publizieren.
7. Das Departement Bau, Tiefbauamt, Abteilung Projekte, wird beauftragt, einen Antrag an das Stadtparlament für die Kreditgenehmigung auszuarbeiten.

8. Das Departement Bau wird beauftragt, die Sachkommission Stadtbau am 20. März 2023 über das Auflageprojekt zu informieren.

9. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.

10. Dieser Beschluss wird koordiniert mit der Publikation des Auflageprojektes gemäss Dispo-Ziffer 5 und der Verkehrsanordnung gemäss Dispo-Ziffer 6 veröffentlicht. Das Sekretariat des Departements Bau informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

11. Mitteilung an: Departement Kulturelles und Dienste; Departement Finanzen, Immobilien; Departement Bau, Tiefbauamt, Projekte, Baupolizeiamt, Rechtsdienst, Energie und Technik, Amt für Städtebau, Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Schutz und Intervention, Stadtpolizei, Umwelt und Gesundheitsschutz; Departement Schule und Sport, Zentrale Dienste; Departement Soziales; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtgrün, Stadtwerk.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

1.1 Legislaturprogramm 2022 - 2026

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4)¹. Im Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung» wurde unter anderen die Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» festgelegt. «Verkehrsberuhigung in belebten Kernzonen» ist eine Massnahme dieser Stossrichtung.

Verkehrsberuhigung in belebten Kernzonen

Im städtischen Strassenraum begegnen sich verschiedene Bedürfnisse, die es ausgewogen zu berücksichtigen gilt. Im Jahr 2021 hat der Stadtrat entschieden, dass er auf den Strassen der Stadt weitgehend flächendeckendes Tempo 30 einführen will – um einen gleichmässigen Verkehrsfluss (weniger «Stop and Go»), einen Dominanzausgleich und eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme zu schaffen sowie um dem Lärmschutzinteresse von Anwohnenden zu entsprechen. Die Attraktivität und der Modal-Split-Anteil von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr sollen gesamthaft erhöht werden, was der Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040» sowie dem «Energie- und Klimakonzept 2050» entspricht.

Die erste Etappe «Morgen» aus dem «Zielbild Temporegime der Stadt Winterthur» beinhaltet die Verkehrsberuhigung auf belebten Zentrumsachsen und auf Hauptachsen in Kernzonen (Altstadt und Quartierzentren) und ist auf den Zeithorizont bis 2025 angelegt.

Spezielle Ausstrahlungskraft wird neben der Geschwindigkeitsreduktion das Strassenbauprojekt Technikumstrasse, Meisen- bis Zeughausstrasse, entfalten. Der Strassenabschnitt wird abgestimmt auf das Projekt «Campus T» der ZHAW und im Sinne der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, der ÖV-Priorisierung und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität umgestaltet.

Es wurden folgende zwei Meilensteine festgelegt:

- Etappe «Morgen» realisiert
- Teilprojekt Technikumstrasse/Meisen- bis Zeughausstrasse realisiert (Baubeginn 2024)

Das vorliegende Projekt ist im Rahmen der Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» Teil der Massnahme «Verkehrsberuhigung in Kernzonen» des Legislaturprogramms 2022 - 2026.

¹ Parl.-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

1.2 Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) und das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung setzen sich zum Ziel, langfristig ein funktionierendes Verkehrssystem sicherzustellen und die hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung weiterhin zu gewährleisten. Der kommunale Richtplan Verkehr gibt zudem vor, den Modalsplit bis 2025 zugunsten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), Fuss- und Veloverkehrs zu verlagern. Eine Schlüsselmassnahme, um diese Zielsetzungen zu erreichen, sind die ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards. Sie sind Bestandteil des sGVK und des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung der 2. Generation.

1.3 Bedeutung der Strassen

Die Technikumstrasse ist als kantonale Hauptverkehrsachse und im Richtplan als regionale Radroute klassiert. Sie ist eine der «Hauptschlagadern» im Verkehrsnetz von Winterthur und wird täglich von über 20 000 Fahrzeugen befahren. Sie ist Teil des ÖV-Hochleistungskorridors und der Urban Boulevards. Die Technikumstrasse im Zentrum von Winterthur liegt am südlichen Rand der Altstadt und bildet städtebaulich den Übergang von der typischen Altstadthäuserstruktur auf der Nordseite zu den mehrheitlich mächtigen Gebäudeeinheiten südlich davon.

1.4 Mängel an der bestehenden Anlage

Die heutige Situation der Technikumstrasse hat in verkehrlicher und stadträumlicher Sicht markante Mängel wie unstabile Fahrzeiten für den ÖV und motorisierten Individualverkehr (MIV), Verkehrsstörungen durch Anlieferungen, kein durchgehendes Veloangebot und zum Teil unattraktive Querungen für Fussgängerinnen und Fussgänger und Vorbereiche.

Ausgelöst durch anstehende umfangreiche Werkleitungserneuerungen (vor allem Ersatz des grosskalibrigen Hauptsammelkanals) und dem sehr schlechten Strassenzustand inkl. den dazugehörigen Anlagen (z. B. Lichtsignalanlagen, Überführungen für Fussgängerinnen und Fussgänger etc.) muss im Abschnitt Meisen- bis Zeughausstrasse der gesamte Strassenquerschnitt inkl. allen Werkleitungen vollständig und zeitnah saniert werden. Der aktuelle Zustand der Technikumstrasse ist in verschiedener Hinsicht nicht mehr zufriedenstellend. Neben einer ohnehin anstehenden Fahrbahnsanierung weist der bestehende Strassenraum folgende Mängel auf:

- Veloführung: keine durchgängige Führung von Velofahrerinnen und Velofahrern (überkommunale Veloroute)
- Führung Fussgängerinnen und Fussgänger: keine angemessen attraktive Führung von Fussgängerinnen und Fussgängern, teilweise beengte Verhältnisse und unattraktive Querungen

- Bushaltestellen: entsprechen nicht mehr den aktuellen Anforderungen betreffend Hindernisfreiheit
- Allee: keine durchgängige Ausbildung der Baumallee, Unterbrechung durch Parkierung, unterschiedliche(s) Baumalter und Vitalität, starke Versiegelung und fehlende Baumgruben für ein vitales Wachstum
- Sicherheitsmängel im Allgemeinen: Übergänge für Fussgängerinnen und Fussgänger entsprechen nicht mehr den aktuellen Richtlinien, vielerorts mangelhafte Sichtverhältnisse, teilweise ungünstige Parkierungssituation mit Sichteinschränkung
- Betrieblicher/maschineller Unterhalt teilweise eingeschränkt

1.5 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Ausgehend von einer stadträumlichen Analyse im Jahr 2010 wurde bereits vor 12 Jahren ein hoher Handlungsdruck im Bereich der Technikumstrasse festgestellt. Aus den dort analysierten Mängeln wurden die Ziele im ersten BGK definiert, welches zwischen 2010 und 2013 erarbeitet wurde. Das BGK schaffte es, die Ziele grösstenteils miteinander zu vereinbaren. Da die Vernehmlassung des BGKs grundlegende Vorbehalte gegenüber dem Projekt ergab, wurde zwischen 2015 und 2017 eine Überarbeitung durchgeführt und letztlich vom Stadtrat verabschiedet. Im Jahr 2018 erfolgte das Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG auf der Grundlage des aktualisierten BGKs aus dem Jahr 2017. Als Reaktion auf die dort erfolgten Einwendungen wurde das BGK zwischen 2019 und 2021 erneut aktualisiert, wobei zahlreiche Elemente des ursprünglichen BGKs aus dem Jahr 2013 wiederaufgenommen wurden. Das aktuelle BGK (2021) ist auf diversen Verkehrsgutachten und Simulationen gestützt, so konnte unter anderem auch die Leistungsfähigkeit im Projektperimeter abschliessend nachgewiesen werden. Im Rahmen des aktuellen BGK wurden die folgenden Massnahmen und Anpassungen detailliert untersucht:

- Neue Aufteilung des Strassenraumes mit grosszügigeren Vorbereichen auf Seite Altstadt für die Fussgängerinnen und Fussgänger
- Bessere Querungen für Fussgängerinnen und Fussgänger inkl. Mittelstreifen im Bereich Technikum und lichtsignalgesteuerter Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger auf der Höhe Turmhaldenstrasse
- Durchgehende Veloführung
- Zukunftsorientierte Ausgestaltung der Bushaltestellen (Doppelgelenkbusse, behindertengerechte Haltestellen etc.)
- Anordnung einer separaten Busspur in Richtung Bahnhof auf Seite Altstadt zwischen Holderplatz und Steiggasse
- Aufhebung der Busspur in Richtung Bahnhof ab dem Neumarkt
- Anordnung von Tempo 30 in der Technikumstrasse
- Aufhebung der Linksabbiegespur in den Neumarkt

- Aufhebung der Personenunterführung Technikum
- Neue Personen-Erschliessung der Parkgarage Technikum Nord
- Neupflanzung der Baumallee vor dem alten Technikumgebäude inkl. Aufhebung der oberirdischen Parkplätze
- Umgestaltung des Holderplatzes
- Aufhebung der Linksabbiegespur in die Turmhaldenstrasse
- Aufhebung des Linksabbiegeverkehrs aus der Turmhaldenstrasse in die Technikumstrasse
- Weitere Anpassungen

Die detaillierten Untersuchungen und Resultate können dem Bericht des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Technikumstrasse sowie dem Situationsplan 1:500 vom 27. Mai 2021 entnommen werden.

1.6 Projekt «ZHAW Campus T» des Kantons Zürich

Das Hochbauamt des Kantons Zürich plant auf dem Technikumareal eine umfassende Erneuerung der bestehenden Gebäude und der Umgebung. Das Siegerprojekt des öffentlichen Wettbewerbes sieht den teilweisen Abriss der Gebäude entlang der Wildbachstrasse und des Gebäudes entlang der Eulach vor. An der Wildbachstrasse werden konzentriert zwei neue markante Gebäude erstellt und hinter dem alten Technikumgebäude wird eine grosszügige Fläche zur Eulach hin freigespielt, welche eine attraktive Parkanlage inkl. einer revitalisierten Eulach ermöglicht. Die Durchwegung durch das neu gestaltete Campusareal sieht eine zentrale Anbindung der Technikumstrasse resp. der Altstadt über den Technikumvorplatz und die Baumallee vor, d. h. die Studentinnen und Studenten der ZHAW und die Schülerinnen und Schüler der Kantonsschule Büelrain werden neu konzentriert an die Technikumstrasse geführt. Die Gleichzeitigkeit des kantonalen Hochbauprojektes mit dem städtischen Strassenraumprojekt ermöglichen im südlichen Bereich der Technikumstrasse zwischen der Turmhalden- bis zur Zeughausstrasse eine enge Verwebung beider Projekte. Der Kanton und die Stadt haben die einmalige Chance erkannt, jahrzehntealte Mängel zu beheben und gemeinsam eine abgestimmte Gestaltung der Vorbereiche miteinander festzulegen. Im regelmässigen Austausch wurden die diversen Schnittstellen beider Projekte eruiert und abgestimmte Lösungen erarbeitet.

Es wurden gemeinsam folgende Abstimmungen festgelegt:

- Anpassungen der städtischen Werkleitungen durch das Eulach-Revitalisierungsprojekt in der Rosen- und Turmhaldenstrasse
- Neugestaltung der Baumallee inkl. den Vorbereichen vor den ZHAW-Gebäuden und stufenloser Anbindung an den Technikumvorplatz

- Aufhebung und neu der gestalterische Miteinbezug des Parkplatzes an der Turmhal-
denstrasse in die Parkanlage. In diesem Bereich werden neu die städtischen Trafo- und Ent-
sorgungsstationen angelegt.
- Ausarbeitung eines Unterhalts- und Betriebskonzeptes für den neuen Eulachpark
- Neue Personenzugänge zum Parkhaus Technikum Nord infolge der Aufhebung des unterir-
dischen Parkhauszuganges
- Absprachen zur öffentlichen Beleuchtung und zur Kunst und Bau
- Absprachen zu Genehmigungsprozessen und Bauabläufen inkl. Kostenteiler und Landab-
tausch

Im Zusammenhang mit den Neubauten des Campus T entstand die Idee, die Zufahrt zum öffent-
lichen städtischen Parkhaus Technikum Nord über die geplante Tiefgaragenzufahrt der ersten
Erweiterungsetappe der ZHAW in der Wildbachstrasse zu lösen und die heutige bestehende Zu-
fahrt an der Technikumstrasse aufzuheben. Die technische Machbarkeit einer gemeinsamen Zu-
fahrt über die Wildbachstrasse und einer baulichen Verbindung aus der neuen kantonalen Tief-
garage zum städtischen Parkhaus konnte nachgewiesen werden.

Eine Zusammenlegung der beiden Parkhäuser und die Aufhebung der heutigen Zufahrtsrampe
würde zu einem zusätzlichen, recht grosszügigen Raum am Ende der Promenadenallee führen
und könnte auch die heutige unbefriedigende Verkehrssituation deutlich entflechten. Neben den
städtebaulichen Argumenten für eine Zusammenlegung ergeben sich aus einer Zusammenle-
gung aber auch Risiken im operativen Betrieb des Parkhauses (Sicherheitsfragen, Zugänglichkeit
etc.), in der wirtschaftlichen Rendite und in den Genehmigungsprozessen. Aus diesem Grund
wurde ein Lärmgutachten zu den Belastungen in der Wildbachstrasse aus dem zusätzlichen
«städtischen» Verkehr in die ZHAW-Tiefgarage in Auftrag gegeben.

Das Lärmgutachten der Andreas Suter AG vom 4. Juni 2022 (siehe Beilage C) zeigt eindeutig
auf, dass der zusätzliche städtische Verkehr zu einer Überschreitung des Alarmwertes bei den
Liegenschaften an der Wildbachstrasse führt. Aus diesem Grund verzichtet die Stadt Winterthur
im Rahmen des vorliegenden Projektes Neugestaltung Technikumstrasse auf eine Zusammen-
legung der beiden Parkhäuser und der Aufhebung der Zufahrtsrampe an der Technikumstrasse.

In der Überarbeitung des kantonalen Gestaltungsplanes zum Campus T wurde jedoch durch die
Stadt Winterthur nochmals eine Überprüfung der Lage der Zufahrtsrampe an der Wildbachstrasse
beim Kanton Zürich eingefordert, so dass eine zukünftige Zusammenlegung optional weiterhin
möglich bleibt.

2. Projektziele

Die heutige Ausgestaltung wiedergibt das Bild einer klassischen Verkehrsachse, welche historisch sich hauptsächlich den Anliegen des ÖV- und MIV-Verkehrs annimmt. Den stark zunehmenden Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs und der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer soll im vorliegenden Projekt Rechnung getragen werden, ebenfalls soll die markante Zerschneidung zwischen der Altstadt und dem Technikumareal/Heiligbergquartier nach Möglichkeit behoben werden und die aktuell dringenden Themen des Stadtklimas, der Lärmbeseitigung und eines attraktiven Stadtraumes können in das Projekt integriert werden.

Mit dem vorliegenden Projekt soll die Technikumstrasse derart umgestaltet werden, dass eine Aufwertung und Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aber auch für die anstossenden Liegenschaften mit ihren Bewohnerinnen und Bewohnern erreicht werden kann. Das Projekt sieht eine umfassende Erneuerung des Strassenraumes und der entsprechenden Infrastrukturen für die nächsten 40 – 50 Jahre vor. Im Wissen, dass die Technikumstrasse auch zukünftig eine der wichtigsten Hauptverkehrsachsen, speziell für Stadtbuss, bleiben wird und weiterhin ein hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, können mit dem vorliegenden BGK im Verkehrsfluss und in der Aufenthaltsqualität erhebliche Verbesserungen erreicht werden.

3. Projektbeschreibung

3.1 Abschnitt Meisenstrasse – Neumarkt

Die bestehende Busspur Richtung Bahnhof wird im Abschnitt Neumarkt – Meisenstrasse aufgehoben und ab der Kreuzung Meisenstrasse belassen. Die öffentlichen Parkplätze vor den Gebäuden Technikumstrasse Nr. 82 und 84 werden aufgehoben. Dadurch kann die Strassenbreite reduziert werden und es entsteht Platz für ein grosszügiges Trottoir und eine Baumreihe. Zwischen den Bäumen werden Velo- und Töffabstellplätze, ein Behindertenparkplatz und eine Anlieferungsfläche angeordnet.

Die Ein- und Ausfahrt in den Neumarkt wird neu als Trottoirüberfahrt gestaltet. Dadurch wird die aktuelle verwirrende und unsichere Situation mit Ampelsteuerung für die Fussgängerinnen und Fussgänger wesentlich verbessert. Der vorhandene Übergang für Fussgängerinnen und Fussgänger kann durch den Wegfall der Abbiegespur in den Neumarkt mit einer Insel gesichert werden. Mit dem neuen konsolidierten Verkehrsmengengerüst kann nun auch auf dem dritten Knotenast eine Querung für Fussgängerinnen und Fussgänger eingerichtet werden. Für Velos werden mehrere Einbiegemöglichkeiten (direkt und indirekt) in den Neumarkt angeboten. Die Ausfahrt aus dem Neumarkt erfolgt mit eigener Lichtsignalanlage (LSA) parallel zu der Grünphase für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die Einfahrt in die Altstadt bleibt generell nur für Berechtigte gestattet. Mit der neuen Strassengestaltung können die Marktfahrzeuge ausserhalb der Hauptverkehrszeiten weiterhin problemlos rein- und rausfahren. Aus dem Neumarkt ausfahrende Fahrzeuge erhalten zur Unterstützung der Ausfahrt ein Blinksignal und fügen sich auf Sicht in den Verkehr ein.

3.2 Abschnitt Neumarkt – Turmhaldenstrasse

Im Abschnitt Lagerhausstrasse – Turmhaldenstrasse wird das nördliche Trottoir mehrheitlich in seiner heutigen Breite belassen, während am südlichen Fahrbahnrand das bestehende Trottoir leicht verschmälert wird, damit drei Meter breite Fahrstreifen und 1.5 Meter breite Velostreifen angeordnet werden können. Es ist der einzige Abschnitt im Perimeter, an der eine Verschmälerung des Trottoirs erforderlich ist. Die Arkaden entlang des ZHAW-Gebäudes und des Eulachhauses gewährleisten aber einen komfortablen und sicheren Gehweg.

3.3 Abschnitt Turmhaldenstrasse – Holderplatz

Zentral in diesem Strassenabschnitt ist die neue gestalterische Verbindung zwischen Altstadt und Promenadenallee. Das altstadtseitige Trottoir wird wesentlich verbreitert und die Vorgartenbereiche werden neugestaltet. Die bestehende Personenunterführung unter der Technikumstrasse wird aufgehoben. Sie ist nicht behindertengerecht und müsste aufwendig saniert werden, was zudem mit der anstehenden Kanalerneuerung in Konflikt stehen würde. Auf Seite Technikum werden neue Zugänge (Lift und Treppe) in die Tiefgarage angeordnet und damit neu der behindertengerechte Zugang in alle drei Untergeschosse ermöglicht.

Der heutige ungesteuerte Übergang für Fussgängerinnen und Fussgänger bei der Turmhaldenstrasse wird aufgehoben, dafür wird als Ersatz auf der Höhe Steiggasse ein neuer gesteuerter Übergang eingerichtet. Zudem wird mit der neuen Mittelinsel das flächige Queren zwischen Altstadt und Promenadenallee ermöglicht.

Die Randabschlüsse werden generell tief zugunsten des flächigen Querens und den Anlieferungen auf dem breiten altstadtseitigen Trottoir ausgeführt. Bei den Bushaltestellen sind 22 cm hohe Perronkanten für eine behindertengerechte Nutzung des ÖVs vorgesehen. Der hinterste Drittel der Perronkante, bei welcher zwei Doppelgelenkbusse hinter einander halten können, wird 16 cm hoch ausgeführt. Da auch in Zukunft nicht häufig zwei Busse gleichzeitig halten werden, wird die 22 cm hohe Kante nicht auf die ganze Länge angelegt. Die Mittelinsel wird ebenfalls mit tiefen Abschlüssen ausgeführt und ist somit in Theorie überfahrbar, das Überfahren ist für den MIV jedoch nicht erlaubt. Am Anfang und Ende der Mittelinsel ist ein Inselkopf vorgesehen. So werden Autofahrerinnen und -fahrer entmutigt - insbesondere auf der südlichen Fahrspur - die Insel zu

überfahren und dabei einen wartenden Bus zu überholen. Auf der südlichen Fahrspur (stadtauswärts) herrscht Mischverkehr. An der Altstadtseite (stadteinwärts, Richtung Bahnhof) ist neben der Fahrspur eine neue separate Busspur vorgesehen. Die Einfahrt aus der untergeordneten Turmhaldenstrasse wird im Projekt neu mit einer starken Platzwirkung gestaltet. Die Linksabbiegespur in der Turmhaldenstrasse wird aufgehoben. Es wird nur noch möglich sein rechts, vom Bahnhof her, in die Turmhaldenstrasse einzubiegen und ebenfalls rechts, stadtauswärts, aus der Turmhaldenstrasse herauszufahren.

3.4 Holderplatz – Tor zur Altstadt

Durch die Umgestaltung wird der Holderplatz als Tor zur Altstadt erkennbar und kann gestalterisch mit dem Erscheinungsbild des heutigen «Grabens» verknüpft werden. Um die Aufenthaltsqualität des Platzes zu steigern, wird die Verkehrsfläche reduziert, in der Mitte eine Baumreihe eingefügt und der Knoten möglichst kompakt gehalten. In der Ausgestaltung des Holderplatzes wird eine Mischfläche von eigenem Charakter ausgebildet, in der Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos und Anlieferung gut miteinander auskommen. Das Regime der Zone für Fussgängerinnen und Fussgänger gilt für die Zu- und Wegfahrt, das heisst Fussgängerinnen und Fussgänger haben ungeregelt Vortritt.

Der Verkehrsknoten wird gegenüber heute viel kompakter ausgestaltet und die Anzahl Phasen der Verkehrssteuerung wird reduziert. Die Kapazität des Knotens erhöht sich wesentlich und kann für die Buspriorisierung genutzt werden. Das Linksabbiegen in die Altstadt ist weiterhin möglich, erfolgt aber ausserhalb des Knotenbereichs, signalisiert zusammen mit der Querung für Fussgängerinnen und Fussgänger. Ausfahren aus dem Holderplatz ist nur noch nach rechts Richtung Bahnhof möglich.

Für den Veloverkehr sind weiterhin alle Fahrbeziehungen möglich und werden aus dem Holderplatz geradeaus und links raus mit eigener LSA gesteuert.

Auf die kurze separate Spur in der Zeughausstrasse zur Einfahrt in den Holderplatz wird verzichtet. Die Zeughausstrasse wird somit auf insgesamt zwei Fahrstreifen reduziert und der gewonnene Platz für eine Veloführung entlang der Veloschnellroute auf der Fahrbahn und erweiterte Seitenbereiche auf Seite Technikum gewonnen.

3.5 Innere Tösstalstrasse

Mit dem neuen Verkehrskonzept ist die Ausfahrt am Holderplatz nur nach rechts möglich. Die heute vorhandene Beziehung in die Zeughaus- wie auch die Tösstalstrasse wird unterbunden. Um dies zu kompensieren wird die Einbahnrichtung der Tösstalstrasse umgekehrt und so eine

zusätzliche Ausfahrt aus der Altstadt ermöglicht. Die Ausfahrt von Velos ist heute schon möglich und belassen.

3.6 Verkehrskonzept

Das vorliegende Auflageprojekt schafft es, bei gleichbleibender Kapazität für den MIV, kürzere und stabile Bus-Reisezeiten zu erreichen. Die Verkehrssteuerung erfolgt verkehrsabhängig mit dem Bus als Taktgeber. Eines der zentralen Elemente des vorliegenden Konzeptes ist, dass der Bus ungestört in einer separaten Spur bis zur Haltestelle auf der Höhe Steiggasse vorfahren und ab dort mittels Steuerung als Pulkführer vor dem MIV in Richtung Bahnhofplatz losfahren kann. Das vorliegende Verkehrskonzept wurde anhand der Regimes Tempo 30 und Tempo 50 überprüft. Es hat sich gezeigt, dass beide Temporegimes möglich sind.

Dabei profitiert auch der MIV, weil er bei der gemischten Führung mit dem Bus mit der sogenannten «Grünen Welle» mitschwimmt. Ziel des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes ist es, langfristig ein funktionsfähiges Verkehrsnetz sicherzustellen und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität der stark belasteten Strassenräume zu gewährleisten.

3.7 Betriebskonzept

3.7a Parkplätze

Die 23 öffentlichen Parkplätze zwischen den Bäumen vor dem Technikum werden mit der Neugestaltung der Promenade aufgehoben. Mit dem neuen Konzept sind sie aus räumlichen, technisch-betrieblichen und gestalterischen Gründen nicht vereinbar und entfallen. Die acht Parkplätze im Abschnitt Neumarkt-Meisenstrasse entfallen ebenfalls, der Behindertenparkplatz wird beibehalten.

Es ist Ziel der Stadt, die Anzahl der oberirdischen öffentlichen Parkplätze zu reduzieren, um die Qualität des öffentlichen Raumes zu steigern, Parksuchverkehr zu reduzieren und das Parkieren in den Parkhäusern zu bündeln. Im Umfeld des Technikums stehen in öffentlich zugänglichen Parkieranlagen (Gehdistanz < 300 m) ca. 800 öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung.

Die Baumallee dient heute nicht nur als Auto-Parkplatz, sondern bietet als einziger Ort entlang der Technikumstrasse auch Abstellplätze für Motorrad, Töff und Velos an. Die Promenade wird zukünftig den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten sein und einen hohen Beitrag zu Hitzeminderung und Aufenthaltsqualität leisten. Auf dem Campus der ZHAW werden neu Velo- und Motorradabstellplätze für Studierende und Mitarbeitende angeboten. Die Abstellplätze im öffentlichen Raum sollen in erster Linie für Besucherinnen und Besucher der Technikumstrasse

und der Altstadt zur Verfügung stehen. Es werden an drei Standorten öffentliche Zweirad-Abstellplätze an der Technikumstrasse angeboten:

- Holderplatz: 40 Velo + neun Töff
- Eulachplatz an Turmhaldenstrasse: 25 Velo
- zwischen den Bäumen im Abschnitt Meisenstrasse – Neumarkt: 16 Velo + drei Töff
- Die bewilligten privaten Parkplätze an der Altstadtseite werden auch in Zukunft erreichbar bleiben.

3.7b Anlieferung

Für die Anlieferung der Gebäude auf der Altstadtseite stehen die verbreiterten Seitenräume im Abschnitt Technikum (ausserhalb des Haltestellenbereiches) wie auch zwischen Meisenstrasse und Neumarkt zur Verfügung. Die Anlieferungsbereiche werden nicht separat markiert. In diesen Bereichen ist auch das kurze Ein- und Aussteigen von Personen erlaubt.

Der Zugang zur Altstadt ist weiterhin nur für Berechtigte und Anlieferung gestattet und wird mit dem Projekt einzig im Bereich Holderplatz - Tösstalstrasse angepasst. Ansonsten bleibt das heutige Regime bestehen.

3.7c Entsorgung

Die bestehende Recyclingsammelstelle und der Wischgutcontainer im Bereich der Baumallee werden verschoben. Die beiden Sammelstellen kommen neu im Platzbereich (Eulachplatz) am Ende der Turmhaldenstrasse zu liegen.

Gemäss Entsorgungskonzept der Stadt Winterthur sind im Projekt drei zusätzliche Unterflurcontainer für Kehricht vorgesehen. Es sind folgende Standorte vorgesehen:

- Sammelstelle am Eulachplatz/Turmhaldenstrasse
- Sammelstelle auf der Altstadtseite im Abschnitt Steiggasse - Holderplatz
- Sammelstelle auf der Altstadtseite im Abschnitt Meisenstrasse bis Neumarkt

3.7d Stadtökologie

Zur Schaffung einer lebenswerten Stadt gehören neben der gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raums auch Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas. Die Umgestaltung leistet auch dazu wichtige Beiträge:

- Drei neue Brunnen in der Promenadenallee sorgen für Abkühlung
- Auf dem Holderplatz und vor den Arkadenhäusern beschatten neue Baumreihen den Bereich für Fussgängerinnen und Fussgänger

- Die nicht zu vermeidende Rodung des bestehenden Baumkörpers aus 37 Kastanien wird durch 44 grosskronige, stadtklimataugliche Neupflanzungen kompensiert. Für deren nachhaltiges Gedeihen wird durch ausreichend grosse und hochwertige Pflanzquartiere Sorge getragen.
- Die im Bestand nahezu zu 100 % versiegelte Oberfläche wird vor allem im Bereich der Promenade und der Vorzonen vor der Altstadt durch offen verfügte Natursteinbeläge und Kiesbeläge teildurchlässig gestaltet.

3.7e Blaulichtorganisation

Bei der Projektierung wurden die Bedürfnisse der Blaulichtorganisationen und Rettungsdienste berücksichtigt. Folgende Massnahmen, die einen reibungslosen Einsatz der Notdienste ermöglichen sollen, werden getroffen:

- Abstimmung der Verkehrssteuerung mit Priorisierung für Notdienste
- Ausreichend Überholmöglichkeiten bei Stau
- Der Zugang zu den Gebäudefassaden für den Feuerwehreinsatz ist gewährleistet.

3.8 Stadtbus

An der Technikumstrasse verkehren die bedeutende Linien 2, 3, 4 und 12 von Stadtbus. Die Bushaltestellen entsprechen in ihrer Ausgestaltung jedoch nicht mehr den aktuellen Anforderungen betreffend Behindertengleichstellungsgesetz. Die beiden Bushaltestellen «Technikum» werden neu nach den aktuellen und zukünftigen Betriebsbedürfnissen (Hindernisfreiheit, Ausbau für Doppelgelenkbusse) ausgebaut. In Anlehnung an die Gestaltung der neuen Parkhauszugänge werden die Haltestellen in derselben architektonischen Sprache vorgeschlagen. Die Bushaltestelle stadteinwärts wird deutlich in Richtung Steiggasse verschoben.

Die Projektausarbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit Stadtbus Winterthur. Insbesondere wurde geprüft, dass alle Abbiegeverhältnisse auf die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse des Busbetriebs abgestimmt sind. Aus Sicht der Verkehrsplanung und -steuerung wurde die Buspriorisierung sehr hoch gewertet.

Die bestehende Fahrleitungen sind im Rahmen des Projektes vollumfänglich zu erneuern. Die neuen Standorte der Fahrleitungsmasten sind im aktuellen Auflageprojekt festgehalten.

3.9 Öffentliche Beleuchtung

Die bestehende Strassenbeleuchtung in der Technikumstrasse ist mehrheitlich an Spannseilen auf ca. zehn Meter Höhe aufgehängt und wird beibehalten. Im Abschnitt Turmhaldenstrasse – Holderplatz ist vorgesehen die LED-Beleuchtung zu erneuern.

In der neuen Promenadenallee ist eine zusätzliche Beleuchtung mit tieferen Beleuchtungselementen vorgesehen, welche der Allee abends das gewünschte, warme Stimmungsbild vermitteln soll.

3.10 Strassenoberbau

Der bestehende Oberbau der Technikumstrasse gestaltet sich sehr heterogen. Teilbereiche erfüllen die heutigen Vorgaben bezüglich des geforderten Strassenoberbaus, andere Abschnitte sind in einem unzureichenden Zustand und haben ihre Nutzungsdauer bereits überschritten. Das Projekt sieht einen vollständigen Ersatz der Belagsschichten vor, da nicht nur eine homogene Oberfläche erforderlich ist, sondern die Fahrbahn neu in der Höhe angepasst wird. Die Fundationsschicht wird in den mangelhaften Bereichen ersetzt. Im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt wird die Strassenentwässerung optimiert. Sämtliche bestehende Abschlüsse, Schlamm-sammler und Einlaufschächte werden abgebrochen und neu erstellt. Als Deckbelag ist ein lärm-
armer Belag vorgesehen.

3.11 Kanalisation und Werkleitungen

Im Projektperimeter ist vorgesehen, die über 100-jährige grosskalibrige Mischabwasserkanalisation in der Technikumstrasse inklusive Seiten- und Hausanschlüsse zu ersetzen. Die anspruchsvolle Umsetzung ist mit einem grabenlosen Bauverfahren vorgesehen.

Auch die städtischen Werke für Gas-, Trinkwasser- und Elektroversorgung sind mit umfassenden Sanierungsprojekten beteiligt.

4. Landerwerb

Es ist im Projekt kein Landerwerb vorgesehen.

Einzig eine Land-Mutation – im Umfang von rund 91 m² – ist im folgenden Bereich erforderlich:

- Der neue Standort der unterirdischen Sammelstelle an der Turmhaldenstrasse soll vollumfänglich auf städtischen Boden zu liegen kommen. Dafür ist ein Landabtausch, Grenzmutation im Umfang von rund 91 m² erforderlich (betroffene Parzellen: ST9255, (neu ST10231) Kanton Zürich, ST9257 (neu ST10230). Die betroffenen Parzellen bleiben in ihrer Grundstücksgrösse gleich.

Die betroffene Grundeigentümerin wurde über das Bauvorhaben informiert. Die Zustimmungserklärungen zum Landabtausch/Grenzmutation wurde schriftlich durch die betroffene Eigentümerin bestätigt.

5. Vernehmlassungen

Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen erarbeitet. Die Projektmappe zirkulierte in der internen Vernehmlassung. Details können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden.

Das Projekt wurde intensiv mit der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich abgesprochen und zu zwei Vorprüfungen/Begehrensäusserungen eingereicht. Die entsprechenden Rückmeldungen wurden in die verschiedenen Projektphasen eingearbeitet. Mit Schreiben vom 15. November 2022 stellte die Volkswirtschaftsdirektion des Kanton Zürich die zweite Äusserung von Begehren gemäss § 45 StrG dem Tiefbauamt Winterthur zu. Der Kanton Zürich stützt die inhaltlichen Bestandteile des vorliegenden Projektes.

In der 2. Begehrensäusserung vom 15. November 2022 hält der Kanton Zürich explizit fest, dass die Begehrensäusserung auf der Annahme basiert, dass auf der Technikumstrasse Tempo 50 gelte und die Stadt das Projekt auf diese Geschwindigkeit auszulegen habe. Es ist grundsätzlich festzuhalten, dass das Projekt technisch mit Tempo 30 oder 50 realisiert und betrieben werden kann. Der entsprechende Nachweis der Leistungsfähigkeit der Technikumstrasse konnte auch mit Tempo 30 gemäss Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung nachgewiesen werden.

Im Mitbericht der Kantonalen Fachstelle Lärmschutz zur 2. Begehrensäusserung wird das städtische akustische Projekt Technikumstrasse, Meisen- bis Zeughausstrasse, als übersichtlich und vollständig beurteilt. Es wird zudem zur Kenntnis genommen, dass die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt und ein lärmarmer Belag eingebaut wird.

Am 24. Juni 2022 wurden die Verkehrsanordnungen Technikumstrasse (Abschnitt Bahnhofplatz bis Zeughausstrasse) und der Turmhaldenstrasse (Abschnitt Technikumstrasse bis bestehende Tempo-30-Zone), Tempo-30-Zone, amtlich publiziert. Dagegen wurden je zwei Rekurse erhoben. Die Bearbeitung der Rekurse beim Statthalteramt läuft.

Das Projekt Technikumstrasse hat zeitlich eine hohe Dringlichkeit. Ein weiteres Verschieben der anstehenden Kanalisations- und Strassensanierungsarbeiten hat zur Folge, dass einzelne Strassenabschnitte losgelöst grossflächig instand gestellt werden müssen. Nur so ist ein weiterer sicherer Betriebszustand des Strassenraums gewährleistet.

6. Kosten

Es wird mit Gesamtkosten von rund 21 bis 24 Millionen Franken gerechnet. Nicht eingerechnet sind dabei die Kosten für die Projekte der Werkeigentümerinnen.

7. Finanzierung

Die Technikumstrasse ist eine überkommunal klassierte Strasse und wird demnach massgebend durch den Kanton Zürich finanziert. Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich hat für den überkommunalen Anteil eine Anrechenbarkeit an die Bau- und Unterhaltspauschale in Aussicht gestellt (Schreiben vom 15. November 2022). Für die Aufwendungen an den kommunal klassierten Strassen werden keine Beiträge geleistet. Es ist davon auszugehen, dass rund 3 750 000 Franken zu Lasten der Stadt Winterthur verbleiben werden.

Die Massnahme ist im Agglomerationsprogramm Zürich, Teil Gesamtverkehr, Teilstrategie TS8 (Einrichtung von Hochleistungskorridoren für den öffentlichen Verkehr und Gestaltung als Urban Boulevards), 2. Generation, enthalten. Der entsprechende Bundesbeitrag erhält der Kanton Zürich und wird mit den Beiträgen aus dem Strassenfonds verrechnet.

8. Gebundene und nicht gebundene Ausgaben

Weil es sich auch um eine Sanierung handelt, werden die Kosten in gebundene und neue Ausgaben aufgeteilt. Ein Verteiler liegt noch nicht vor und wird erst im Rahmen der entsprechenden Kreditvorlagen ans Parlament (neue Ausgaben) und an den Stadtrat (gebundene Ausgaben) definitiv ausgearbeitet.

9. Mitwirkungsverfahren

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG wurde im November – Dezember 2018 durchgeführt. Umfassende Einwendungen sind eingegangen, diese wurden sorgfältig analysiert und bewertet und deren Bewertung abschliessend in einem Bericht für 60 Tage ab Juni 2020 öffentlich aufgelegt. Aus Sicht der Bevölkerung waren in den Einwendungen die folgenden Themen die dringendsten und wichtigsten:

- Massnahmen zur Lärmsanierung/Tempo 30
- Überprüfung der Ausgestaltung des Knotens Turmhaldenstrasse
- Durchgängige Velostreifen in der Mindestbreite von 1.5 Meter
- Querungssituation zwischen Altstadt und Technikum
- Koordination mit dem kantonalen Projekt «Campus T»
- Parkplätze in der Promenade

Diese Themen wurden seit der Mitwirkung nochmals detailliert geprüft und konnten mehrheitlich ins Projekt aufgenommen werden.

10. Öffentliche Planaufgabe

Gemäss § 16 StrG sind Änderungen des Strassenraums vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie massgebende Verbände werden schriftlich über die Planaufgabe informiert. Vom Landerwerb und von sonstigen Eingriffen (Lärmschutz, Mauerhaken etc.) betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer erhalten eine persönliche Anzeige über die vorgesehenen Massnahmen.

Das Auflageprojekt der Technikumstrasse, Abschnitt Meisen- bis Zeughausstrasse, gemäss § 16 StrG erfolgt zeitgleich mit dem Mitwirkungsverfahren der Turmhaldenstrasse, Abschnitt Heiligberg- bis Technikumstrasse, gemäss § 13 StrG.

11. Koordination Auflage Strassenprojekt mit Verkehrsanordnung

Gemäss Art. 2 lit. a. der Zuständigkeitsordnung der Stadt Winterthur betreffend kantonale Signalisationsverordnung (KSigV) vom 21.11.2001 wird der Departementsleitung Bau der Erlass dauernder Verkehrsanordnungen, die mit dem Strassenprojekt zu koordinieren sind, übertragen. Die Departementsleitung wird die zu koordinierende Verkehrsanordnung verfügen und gleichzeitig mit dem Strassenprojekt publizieren.

12. Akustisches Projekt

Beim gegenständlichen Strassenprojekt im Abschnitt Meisen- bis Zeughausstrasse handelt es sich nach LSV um die Änderung einer ortsfesten Anlage. Aufgrund der Eingriffstiefe handelt es sich gemäss interner Beurteilung um eine wesentliche Änderung gemäss Art. 8 Abs. 3 LSV.

Es gelten somit die folgenden Bestimmungen:

- Art. 8 Abs. 1: Wird eine bestehende ortsfeste Anlage geändert, so müssen die Lärmemissionen der neuen oder geänderten Anlagenteile nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.
- Art. 8 Abs. 2: Wird die Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht überschritten werden.
- Art. 10 Abs. 1: Können bei wesentlich geänderten ortsfesten Anlagen die Anforderungen nach Art. 8 Abs. 2 nicht eingehalten werden, so verpflichtet die Vollzugsbehörde die Eigentümerinnen und Eigentümer der lärmbelasteten bestehenden Gebäude, die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall zu dämmen.
- Art. 11 Abs. 1: Die Inhaberin resp. der Inhaber der wesentlich geänderten Anlage trägt die Kosten für die Begrenzung der Emissionen, die seine Anlage verursacht.

Massnahmenentscheid/Erleichterungsantrag

Im Projekt Strasseninstandstellung Technikumstrasse, im Abschnitt Meisen- bis Zeughausstrasse, ist als Lärmsanierungsmassnahme eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h berücksichtigt und zudem soll ein Deckbelag SDA8-12 eingebaut werden.

Die Temporeduktion wurde vom Stadtrat bereits am 22. Juni 2022 beschlossen (SR.22.437-1) und publiziert. Dagegen haben sechs Parteien Rekurs beim Statthalteramt erhoben. Das Rekursverfahren läuft noch.

Durch die Kombination der Geschwindigkeitsreduktion und eines lärmarmen Belages wird im Mittel (Tag -2.8 dB, Nacht -3.4 dB) eine Lärmreduktion von -3.1 dB erreicht. Trotz der Massnahmen liegen gesamthaft weiterhin 35 Objekte mit überschrittenen IGW vor, im heutigen Zustand sind es 49 Objekte. Der Alarmwert (AW) wird heute bei neuen Objekten überschritten, mit den geplanten Massnahmen liegen keine Objekte mit überschrittenem AW mehr vor.

Für diejenigen Objekte, die über dem IGW belastet bleiben, kann die Vollzugsbehörde Erleichterungen gewähren, wenn die (weitergehende) Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde und/oder wenn der Sanierung überwiegende Interessen des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung entgegenstehen.

Bei Objekten, die bereits in einem früheren Sanierungsprojekt erleichtert worden sind, werden die Erleichterungspegel angepasst und mit der Festsetzung des Projektes «Strasseninstandstellung Technikumstrasse (Abschnitt Meisen- bis Zeughausstrasse)» neu verfügt. Bei den Objekten Neumarkt 1, Technikumstrasse 22, 60, 70, 78 und 82 können die früher verfüigten Erleichterungen aufgehoben werden.

Schallschutzmassnahmen

Können die IGW nicht eingehalten werden, so verpflichtet die Vollzugsbehörde die Eigentümerinnen und Eigentümer der bestehenden Gebäude, alle Fenster von lärmempfindlichen Räumen, deren Belastung die IGW überschreitet, gegen Schall zu dämmen.

Lärmempfindliche Räume sind Räume in Wohnungen (ausgenommen Küchen ohne Wohnanteil, Sanitärräume und Abstellräume) sowie Räume in Betrieben, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten (ausgenommen Räume für die Nutztierhaltung und Räume mit erheblichem Betriebslärm).

Die Ansprüche auf Massnahmen am Gebäude entfallen, wenn es sich bei den entsprechenden Objekten um nach dem 1.1.1985 (Inkrafttreten USG) bewilligte Neu- und/oder akustisch relevanten Umbauten handelt. Die provisorischen Beurteilungen können den Objektblättern im Anhang des Akustischen Projekts entnommen werden.

Gesamthaft müssen ca. 16 Schallschutzfenster (SSF) neu eingebaut und bei weiteren ca. sieben SSF Rückerstattungen an die Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer ausbezahlt werden. Ca. 573 SSF wurden bereits in früheren Verfahren saniert.

Kostenschätzung Schallschutzmassnahmen

Gemäss Kostenschätzung ist für die Schallschutzmassnahmen an den Gebäuden mit Gesamtkosten von 35 000 Franken zu rechnen.

13. Externe und interne Kommunikation

Die Planaufgabe gemäss § 16 StrG findet voraussichtlich ab Ende März 2023 statt. Das Projekt umfasst einen notwendigen Totalersatz der bestehenden Baumallee, weshalb eine umfassende und kommunikativ sensible Begleitung notwendig ist. Das Projekt soll deshalb vor der Auflage an einer Medienkonferenz vorgestellt werden. Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen. Die Sachkommission Stadtbau wird am 20. März 2023 über das Auflageprojekt informiert. Entsprechende weitere darauf abgestützte kommunikative Massnahmen werden ausgearbeitet. Der Stadtrat wurde über das Projekt und den vorliegenden Antrag in einer ersten Lesung am 22. Februar 2023 informiert.

Die Entwicklung des Projektes und die entsprechenden Projektzwischenstände wurden den verschiedenen zuständigen politischen Instanzen, den Grundeigentümerinnen und betroffenen Vereinen/Verbänden seit dem Mitwirkungsverfahren wiederholt vorgestellt. Die Rückmeldungen zum Projekt waren und sind mehrheitlich positiv, speziell die direkt betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer haben erfreut zur Kenntnis genommen, dass ihre Anliegen aus dem Mitwirkungsverfahren ernst genommen und nach Möglichkeit berücksichtigt wurden.

In diesem Zusammenhang sind die folgenden Veranstaltungen in den letzten zwei Jahren besonders zu erwähnen:

- 13. Juli 2020: Projektinformation des Gesamtstadtrates anlässlich des Stadtratsseminars durch das Tiefbauamt
- 30. Juni 2021: Projektinformation der Kommission Verkehrsräume
- 4. Oktober 2021: Projektinformation der Bau- und Betriebskommission (BBK)

- 3. November 2021: Projektinformation aller Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen im Projektperimeter im Forum der Stadtverwaltung
- 7. Dezember 2021: Projektinformation Verkehrsverbände
- Im Februar 2022: Projektinformation und Begehung mit allen 48 Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen resp. Verwaltungen von Liegenschaften vor Ort mit den Projektverantwortlichen des Tiefbauamtes
- 10. Mai 2022: Projektinformation aller betroffenen Quartiervereine, Vereine, Albanifest-Komitee, City Vereinigung Junge Altstadt, städtische Quartierentwicklung und Gewerbepolizei.

14. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Zustimmung Projekt durch Stadtrat	März 2023
Begehrensäusserung Kanton	15. November 2022
Öffentliche Planauflage § 16 StrG	März/April 2023
Projektfestsetzung durch den Stadtrat	Herbst 2023
Antrag Stadtrat an das Stadtparlament	Winter 2023/24
Kreditgenehmigung durch das Stadtparlament	Winter 2023/24
Projektgenehmigung durch Kanton	Winter 2023/24
Start Ausführung (Bauzeit drei Jahre)	ab Sommer 2024

15. Veröffentlichung

Der Beschluss wird koordiniert mit der Planauflage gemäss § 16 StrG und der Verkehrsanordnung voraussichtlich anfangs 2023 veröffentlicht. Das Sekretariat des Departements Bau informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen (öffentlich):

1. Technischer Bericht mit Kostenangabe
2. Akustisches Projekt
3. Lärmbeurteilung Tiefgarage Campus T, Erweiterung mit Parkhaus Technikumstrasse
4. Situationsplan Strassenbau: Übersicht
5. Situationsplan Strassenbau: Meisenstrasse bis Turmhaldenstrasse
6. Situationsplan Strassenbau: Turmhaldenstrasse bis Zeughausstrasse
7. Situationsplan Tösstalstrasse
8. Normalprofile
9. Querprofil
10. Signalisations- und Markierungsplan: Meisenstrasse bis Turmhaldenstrasse

11. Signalisations- und Markierungsplan: Turmhaldenstrasse bis Zeughausstrasse
12. Ansicht LSA 103 Turmhaldenstrasse
13. Landerwerbsplan
14. Medienmitteilung

Beilage (nicht öffentlich):

15. Bericht interne Vernehmlassung